

Sospensioni ad aria VB Air Suspension Basic su Hymer MLT 580 4x4 – Mercedes Sprinter

Sono 4 anni che ho questo camper e mi sono sempre crucciato perché l'altezza posteriore, da carico, risultava un po' più bassa di quella anteriore, e poi nei dossi o avvallamenti marcati le sospensioni posteriori si dimostravano troppo cedevoli e affondavano troppo. Benché la coda fosse comunque abbastanza alta da terra, con una distanza del suolo di 45 cm del paraurti e di 30 cm della parte più bassa del gancio di traino, mi è capitato alcune volte, al di fuori dell'asfalto, di "arare" il terreno con il gancio di traino.

La Hymer di serie installa un terzo foglio di balestra (di colore blu) e io avevo già aggiunto due spessori di 3 cm sotto le balestre, ma non erano sufficienti.

Questa estate nel mio viaggio in Norvegia mi è capitato di parlare con alcuni Tedeschi e un Norvegese che avevano lo stesso mezzo, e tutti avevano montato sospensioni ad aria VB Air Suspension, chi il modello basic e chi la versione con compressore.

Io ero un po' titubante in quanto in passato su altro camper avevo avuto una cattiva esperienza con i "soffietti" d'altra marca (famosa) perché il camper era diventato troppo rigido e veramente scomodissimo. Però sono stato rassicurato che questi, essendo a doppia balza, rimanevano morbidi, e quindi ho voluto provare.

L'installatore VB più vicino è la New Camper di Castellarano (RE) e quindi mi sono rivolto a loro. È un'azienda con persone giovani, molto preparati, e il titolare si è dedicato personalmente all'installazione assieme ad un suo aiutante, e hanno dimostrato preparazione e professionalità.

Hanno anche realizzato espressamente e con maestria, un supporto per le valvole e i manometri, che copre anche i tubi, molto più bello di quello di serie e che si armonizza perfettamente nell'abitacolo.

L'installazione ha richiesto una mattinata durante la quale ho atteso, leggendo un libro, nella saletta accanto all'officina, dotata di poltrone e distributore di bevande.

Questi soffietti devono essere usati in marcia ad una pressione tra 0,5 e 4 bar, mentre occasionalmente e solo per brevi spostamenti in prima marcia, e a bassissima velocità, possono essere portati a 6 bar, per alzare molto la coda del camper, per esempio per salire su un traghetto o entrare nella rampa ripida di un garage.

Dopo alcune prove di guida, anche provando ad affrontare a diverse velocità dossi rallentatori o passaggi pedonali rialzati, mi sembra che la pressione ideale, nel mio caso, sia 2,5 bar. Il mezzo rimane morbido e confortevole, ma la altezza da terra è aumentata di circa 10 cm, la distanza del paraurti da terra è ora di 55 cm e la distanza della parte più bassa del gancio di traino dal suolo è di 40 cm, quindi notevole miglioramento, inoltre anche sui dossi e avvallamenti marcati non c'è più un affondamento esagerato della sospensione, ma si ha un'escursione più ridotta e ben sostenuta evitando poi quell'eccessivo rimbalzo che c'era prima.

Anche la stabilità di guida autostradale è migliorata e nelle strade di montagna con curve veloci si è ulteriormente ridotto il già modesto coricamento laterale e per questo la guida è agile e rilassata come quella di un'auto.

Alcune foto:



Il mezzo alla New Camper durante l'installazione.









